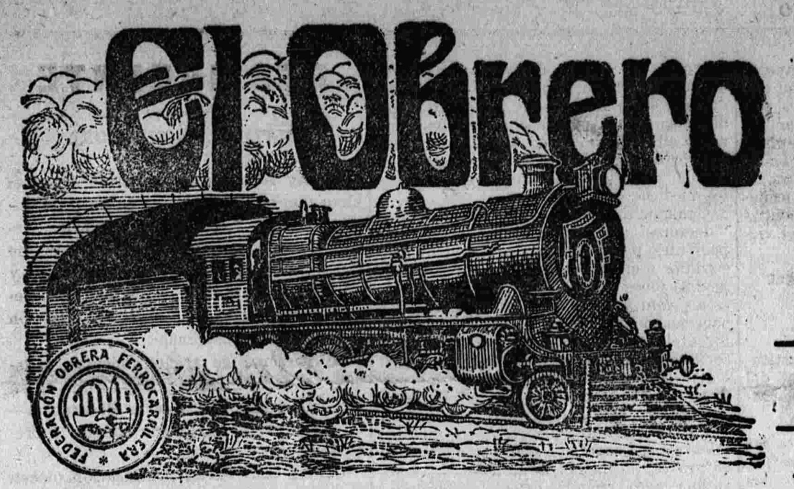


El Obrero Ferroviario

Organo de la Federación Ferroviaria

Aparece quincenalmente

Secretaría: Abierta de 9 a. m. a 7 p. m.	Redacción y Administración MEJICO 1856 - U. T. 3180, Libertad	Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

AÑO VIII — BUENOS AIRES, NOVIEMBRE 1º DE 1919 — NÚM. 71

Ante la Unidad Ferroviaria Triunfante

Desesperados esfuerzos de los amarillos y divisionistas

La desinteligencia habida entre las dos entidades realmente obreras—la que, sin duda alguna, fué fomentada y estimulada por los enemigos del gremio—ha favorecido grandemente a las empresas y a sus instrumentos: los amarillos y los sectarios divisionistas. Las empresas aprovecharon nuestra discordia y lucha fratricida, para afianzar su tambaleante poder; para violar los compromisos solemnemente contraídos y arrebatar con la complicidad de la Dirección General de Ferrocarriles—las ventajas de orden legal que había tenido que conceder bajo la formidable presión de nuestra unión, en la memorable huelga de los 24 días.

Pero, como esa unión que nos había permitido triunfar, fué quebrantada, las empresas, la Dirección General—que siempre se demostró hostil a los intereses del gremio,—los amarillos—verdaderos instrumentos del capitalismo explotador—y los elementos fanáticos que, con su ceguera y torpeza favorecen siempre a la reacción, pudieron levantarse como triunfadores, mientras los ferroviarios federados y fraternales se debatían en una lucha injusta y aniquiladora.

Esa situación, como era lógico, no podía prolongarse indefinidamente Cuando la reflexión serena se impusiera—como acaba de suceder—los compañeros de ambas entidades terminarían por comprender que en esa lucha enconada, unos y otros combatían contra sus intereses y en provecho exclusivo de sus enemigos. Y esto ya ocurrió. Los delegados seccionales, que integraron los últimos congresos de la Federación y de "La Fraternidad"—hombres de trabajo, de corazón y de altos y nobles sentimientos, en cuyos pechos no tiene cabida la menor partícula de hipocresía diplomática—a la vez que reconocieron con toda lealtad y franqueza los errores cometidos, resolvieron repararlos, encomendando a los respectivos cuerpos directivos la reanudación de los vínculos solidarios que habían sido rotos y la elaboración de nuevas bases que permitan la materialización de los supremos anhelos: la unidad ferroviaria.

Con estos acuerdos, puede decirse que sonó la hora final para los amarillos y sectarios. Empero, unos y otros simularon no apercibirse, porque en el fondo de su alma, tortuosa y negra, brillaba aún una débil lucecilla: creían que los cuerpos directivos de "La Fraternidad" y la Federación, anteponiendo (como hacen ellos) sus rencores o conveniencias personales, a los intereses generales, malograrían la aspiración unionista, impuesta por los representantes seccionales.

La aparición del reciente manifiesto de las dos entidades, ha hecho comprender a los enemigos del gremio, que ya no pueden confiar en sus habilidades maquiavelicas.

La última esperanza, pues, de nuestros enemigos, que creían poder ver al gremio en una perpetua división como consecuencia de la desinteligencia de los cuerpos directivos, ha desaparecido también, con las declaraciones explícitas contenidas en ese documento, que el gremio y los trabajadores en general, han recibido con inmenso regocijo.

Los elementos disolventes y amarillos, comprendiendo, por fin, que la unidad, por ellos tan temida, se abre camino, triunfalmente, han querido testimoniarnos su desesperación, redoblando sus furiosos ataques.

Los dirigentes de la Asociación Ferroviaria Nacional, han creído contener su derrumbe, por medio de un manifiesto jesuítico que en vez de ocultar—como pretenden—viene a corroborar su carácter de entidad amarilla y patronal.

Los directores de la Asociación Ferroviaria Nacional en el manifiesto que comentamos—dándose exacta cuenta de que no es posible defender su entidad de la calificación de amarilla y patronal—no lo intentan siquiera. Pero, deseosos de prestar a las empresas un último servicio, la emprenden contra "La Fraternidad" a la que se permiten aplicar los calificativos de "patronal y amarilla" que todo el gremio reconoce como de su exclusiva pertenencia; p con la perversa intención de suscitar nuevas desinteligencias entre federados y fraternales, y avivar viejos rencores, recuerdan las luchas en que la Federación se encontró sola, callando—claro está—la actitud de la Asociación Ferroviaria Nacional que, además de tracionar todas las luchas, llegó, en sus declaraciones, a poner en duda el derecho del gremio para organizarse y luchar.

Uno de los firmantes de ese panflecto—que en honor a la verdad no debió haberse incluído, puesto que no pudo firmar por encontrarse a muchas millas de distancia, el señor Alejandro Joseph Hayes—que nuestro "liberal" gobierno tuvo el capricho de enviar a Wáshington—al abandonar el país—según publicación del diario "La Unión", del 6 de octubre—manifestó que iba a plantear este curioso problema: ¿pueden hacer huelga los ferroviarios? Porque, ese señor Joseph, como todos sus cofrades de la Asociación Ferroviaria Nacional, de acuerdo con los gerentes, consideran que los obreros y empleados ferroviarios no tienen derecho a declararse en huelga.

Otro hecho, que pone de manifiesto el espíritu retrógrado y patronal de esos caballeros, lo constituye el calificativo de "anárquico" que aplican a nuestros estatutos. Para ellos los estatutos de la Federación son anárquicos porque en el artículo 2, inciso b) se afirma que "la misión de la organización es la de preparar a los ferroviarios a asumir la gestión directa de la industria, de acuerdo con el principio de que, los instrumentos de trabajo pertenecen al trabajador." Esta cláusula—que también alarmó a los directores londinenses—no tiene nada absolutamente de anárquico. Ella es la expresión fiel de los anhelos de todos los obreros y empleados, que se reconocen hombres en toda su plenitud y que, habiendo comprendido su trascendencia social, aspiran, lógicamente, a emanciparse de la tutela opresiva y humillante que vienen ejerciendo los grupos parasitarios.

Y esa cláusula—como lo hemos dicho otras veces—no es una creación nuestra. Ella ha sido tomada literalmente de la organización de los ferroviarios italianos, que goza de un merecido prestigio en el movimiento obrero internacional.

La organización ferroviaria de Francia, España, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos, por otra parte sostienen aspiraciones idénticas, con esta diferencia digna de señalarse, para terror de todos los reaccionarios y amarillos: que mientras entre nosotros la dirección de los ferrocarriles por el personal se plantea como una aspiración remota, en Alemania ya se ha hecho en parte efectiva, y en Inglaterra y Estados Unidos, se presenta como el problema de más urgencia y de más inmediata aplicación.

Por último, los dirigentes de la Asociación Ferroviaria Nacional no sabiendo qué argumentar en favor de la entidad—ya que nunca hizo nada útil para el gremio—se atribuyen la paternidad de la ley de jubilación. Y ésta, como todas la demás afirmaciones, no pasa de una burda mentira. En realidad, la jubilación se debe exclusivamente a "La Fraternidad" y a la Federación.

Porque, como es notorio, si el parlamento nacional empezó a ocuparse de la jubilación fué por la huelga del personal de tracción, del año 1912, huelga que, como es sabido, fué sostenida durante 52 días por los compañeros de "La Fraternidad." Por otra parte, las empresas, que la resistían obstinadamente, bajo la presión de la gran huelga de los 24 días, sostenida por la Federación y "La Fraternidad", se vieron obligadas a aceptarla en octubre de 1917.

El último obstáculo—que lo constituía el Senado, que venía negándole su sanción—fué vencido por nuestra huelga de enero. Así, pues, que la acción de la Asociación Ferroviaria Nacional, fué, a este respecto, aparatosa y estéril.

Ahora tendríamos que rebatir las afirmaciones despampanantes de algunos anarcoides, que han salido en defensa de los destartalados sindicatos y de la autonomía, que ni comprenden ni practican; pero nos parece inútil hacerlo por dos motivos. Por tratarse de sujetos sin responsabilidad ni escrúpulos, que no obstante su ribete de anárquicos y sus pretensiones de autonomía, obran como verdaderos caciques, prescindiendo de los asociados, y, a espaldas de la organización, entran en componendas con los profesionales de la política para obtener favores que luego—con toda desfachatez—presentan como fruto de una fantástica acción revolucionaria.

En segundo lugar, discutir con ellos, equivaldría remover podredumbre, ya que la "autonomía" hállase en todas partes en estado de cadáver.

Y, como bien se dijo, hay que dejar a los muertos enterrar sus muertos.

Por esto, como conclusión de este comentario, exhortamos a los ferroviarios federados y fraternales a continuar la labor de organización y de concordia, que, así, pronto se perderá hasta el último eco, del canto de las sirenas de las sectas y del amarillismo.

Mientras los perros ladran, prosigamos nuestro camino.

¡Adelante, siempre adelante, camaradas ferroviarios!

ALGO SOBRE LA UNIDAD

Preséntanse perspectivas verdaderamente halagüeñas para todos los trabajadores conscientes de la República que componen la gran familia ferroviaria.

El manifiesto sobre la unidad, que fué distribuído recientemente entre todo el gremio, ha sido acogido por los obreros y empleados con el mayor regocijo.

El viene a desterrar los odios que un mal día y por causas ajenas completamente a los intereses del gremio, han nacido en la ofuscada mente de los trabajadores del riel, y cuyos antagonismos supieron aprovechar las empresas para explotarnos a mansalva.

Se ven los grandes deseos que animan a los cuerpos administrativos, tanto de la Federación, como de "La Fraternidad" ,de llevar, a la brevedad posible, a feliz término la unidad de todo el gremio ferroviario, única forma de contrarrestar la obra inquisitorial que contra sus obreros vienen cometiendo las empresas ferroviarias, bajo la complicidad del gobierno, cuya obra contempla con la mayor impasibilidad.

Felicitémosnos, por lo tanto, de haber llegado a una inteligencia todos los trabajadores que integran ambas instituciones, por cuanto, con ello, venimos a dar el primer paso fundamental hacia la gran obra que el gremio todo se ha propuesto realizar, y en la cual tienen desde hace mucho tiempo fijo su pensamiento.

¡Compañeros! ¡A nosotros nos incumbe colaborar en la medida de nuestras fuerzas en la magna obra emprendida, contribuyendo con nuestra propaganda a difundir las ideas de unidad, debiendo emplear la mayor inteligencia en tan delicada tarea, a fin de no prestarnos a errores. Pues, hay que tener en cuenta que, en empresas de tal naturaleza, se requiere obrar con mucho tino.

Sería triste que después de comenzados los trabajos, y cuando todos los ferroviarios consideramos la unidad como un hecho, que ésta llegara a malograrse a causa del elemento que, a no dudarlo, han de introducir las empresas, con el fin de entorpecer o desbaratar la obra. Es por eso que se requiere mucha cautela y tino, porque de lo contrario no sería extraño que nuestros planes quedaran frustrados.

Os exhorto, compañeros, a trabajar para que nuestros anhelos queden pronto materializados, empleando la disciplina para con todos aquellos que se consideren un peligro para el gremio, única forma de realizar y mantener consolidada la poderosa organización, que en el futuro será el tesoro más precioso para los ferroviarios, por cuanto ella constituirá su más sólida garantía, frente a las prepotentes empresas capitalistas ferroviarias.

¡Viva la Federación Ferroviaria!
¡Viva "La Fraternidad"!

Fulgencio Anguiano.

LA UNIDAD FERROVIARIA

SUS ENEMIGOS

Después de la experiencia adquirida en las titánicas luchas sindicales, los ferroviarios conscientes están profundamente convencidos que, para doblegar la soberbia y orgullo sistemáticos de las empresas, es necesario e imprescindible consolidar su fuerza de trabajo.

Si grande es el poderío de los capitalistas, que se valen y se valdrán de todos los medios para desbaratar los planes de sus enemigos, que son, para aquéllos, los obreros que se organizan con el propósito de transformar radicalmente su situación de esclavos; más grande aún será la potencia de los proletarios, cuando éstos se decidan a mancomunar sus anhelos y aspiraciones, uniéndose entre sí, formando un bloque único, que ha de ser invencible ante todas las acometidas del capitalismo coligado.

Es por ello que la clase trabajadora, a pesar de los obstáculos que a cada paso encuentra en su camino, marcha incesantemente, ansiando materializar y transformar en realidades tangibles su íntimo pensamiento emancipador.

Los ferroviarios, por su parte, impregnados del mismo espíritu de clase, tratan de llevar a cabo una obra que, por su magnitud, no está exenta de dificultades, vallas y obstáculos.

La unidad ferroviaria, vale decir, la organización sólida, robusta, capaz de abatir la prepotencia de las empresas capitalistas, es uno de los anhelos más fervientes de los trabajadores del riel.

Saben éstos que permaneciendo disgregados, desunidos, no sólo jamás lograrán conquistar el bienestar que les pertenece como asalariados, sino que también serán las eternas víctimas propiciatorias de todos los abusos e injusticias.

Saben que la razón, la justicia y la equidad—malgrado todas las declamaciones vacuas de los mercenarios de la pluma,—han de ser siempre palabras vanas e insuficientes para hacer comprender a las empresas de que su situación es miserable, indigna de los que todo lo producen.

Saben, además, que la organización, fuerte y consolidada, es la única que tendrá la virtud de transformar gradualmente la susodicha situación, bregando con tesón hasta conseguir el máximo de sus derechos.

Es por esto que los ferroviarios anhelan materializar la unidad, reconcentrando todas sus energías, todos sus entusiasmos con el fin de que no quede malogrado este magno propósito,—ya que fuera de esto no hay posibilidad ninguna de obtener un mejoramiento moral y material en su vida de asalariados.

Las empresas no cederán hasta tanto no reconozcan que en realidad existe una fuerza. Por medio de ésta únicamente los obreros y empleados serán más respetados, consiguiendo no solamente un mayor salario—desde que éste no es de capital importancia, por tener tan solo un valor circunstancial,—sino también mejores condiciones de trabajo, que son las que elevarán moralmente a los obreros, haciéndolos compenetrar del trascendental rol histórico que desempeñan en la actual sociedad.

Sin embargo, a pesar de ser la unidad uno de los anhelos predominantes en el gremio ferroviario, no por eso deja de tener sus enemigos, ya que no hay causa justa que no los tenga. Y lo peor de todo es que esos enemigos están a veces dentro de las mismas filas de los obreros organizados.

Hay que tener en cuenta—como bien lo dijo un camarada,—que las empresas tienen sumo interés en que la unidad del gremio no se materialice, desde que saben que ésta ha de ser para exigirles los derechos que les pertenecen a los ferroviarios.

Esa obra patronal—ya que no es posible calificar en otra forma la que realizan "hoy" algunos sujetos, yendo en contra de la tan anhelada unidad;—esa obra patronal, repito, ya comienza a insinuarse.

Ciertos sujetos sin responsabilidad moral, que pretenden ¡oh, irrisión!, aparecer como "apóstoles" de grandes ideales regeneradores, validos de la indulgencia de un diario que se califica a sí mismo "defensor de los intereses gremiales", como podría hacerlo cualquier picapleito o abogadillo sin clientela, ya que dicha defensa no se ve más que en el frontispicio y en su nombre por demás sugestivos; validos de dicha indulgencia, digo, llevan a cabo una obra bastante sospechosa, sospechosa hasta el punto de hacer creer de que ella no puede ser más que inspirada directa o indirectamente por las empresas, y éstas directamente por los capitalistas del riel.

Porque, hablando en plata, como dicen los criollos, ¿cuán grande debía ser el fanatismo, la imbecilidad o la ignorancia de esa gente para no comprender que en los actuales momentos, cuando se trabaja en el sentido de mancomunar los esfuerzos de todos los ferroviarios, haciendo de éstos una fuerza respetada y temida, ellos deberían colaborar con sus compañeros, no siendo la eterna piedra de escándalo que, en vez de acelerar la materialización de la unidad, no hace más que entorpecer y obstaculizar la tarea que se realiza con ese objeto?

Y me pregunto esto, teniendo en cuenta que esos individuos, además de ser—según ellos,—"íntegros apóstoles de la libertad", "hombres de pensamiento elevado", "clarovidentes", etc., etc., son también "pensadores profundos", "observadores" y "analíticos".

Y siendo así, aceptando por un momento de que así son en realidad, ¿qué puede deducirse al ver y palpar toda su inconsecuencia, toda su falta de sinceridad con las ideas que dicen propagar y difundir a los cuatro vientos; al ver de que su obra se identifica con la que realizan los amarillos de la Asociación, que acaban de lanzar un manifiesto en contra de la unidad?

Lógicamente, lo que ya tengo dicho: que esos sujetos, sino son unos imbéciles consumados, fanáticos o ignorantes hasta decir basta, están inspirados por las empresas, que no han de escatimar medios ni sacrificios con el propósito de obtener que los ferroviarios no puedan llegar a una inteligencia, sobreponiéndose a todas las pasiones y sectarismos.

¿Triunfarán los trabajadores del riel, uniéndose sólidamente, o las empresas, una vez más, se burlarán de los fines que aquéllos persiguen?

La respuesta debe darla el mismo gremio. Si éste obra serena e inteligentemente, apartando sin ninguna clase de escrúpulos los obstáculos que surjan en su camino, llegará, sin duda alguna, a la meta de sus anhelos; empero, si no procede con energía y decisión, colocándose a la altura de las circunstancias, las empresas, si bien no harán fracasar la unidad ferroviaria, por lo menos han de retardarla bastante.

Y esto, camaradas, es lo que debemos evitar a toda costa, si es que no deseamos favorecer insconcientemente la obra malvada de los capitalistas, que, al ver que de frente no pueden combatir ni destruir nuestra organización, tratan de hacerlo subterráneamente, valiéndose para ello de todos sus inmundos y despreciables lacayos.

V. Todaro.

Buenos Aires, octubre de 1919.

APOTEGMAS SOCIALES

La humanidad está dividida en opresores y oprimidos o sea en poseedores y desposeídos. Este régimen se justifica y se sostiene por la violencia.

Los hombres son como las cariátides, sostienen lo que les abruma. Es así que el régimen capitalista es un vasto edificio, sostenido por sus propias víctimas.

Las transformaciones de la humanidad son puramente formales. Así el hombre ha sufrido en la historia tres avatares; fué esclavo; luego siervo; hoy hombre "libre", si bien, su libertad consiste en la de no-comer, si no cumple lo que ordena el amo.

En la sociedad moderna, el pobre sin trabajo, tiene sólo un camino; si es mujer, la prostitución; si es hombre, la cárcel.

Si durante tantos siglos, el Cristianismo no hubiera ofrecido a los pobres el Reino de los cielos, haría ya mucho tiempo que éstos hubieran hecho de la tierra su Reino.

La caridad fué un invento eclesiástico para acallar los remordimientos de los ahitos. Mediante la caridad es que los ricos pueden dormir tranquilos, sin acordarse que hay muchos seres que mueren de frío o de hambre.

Jean Valjean.

De "La Palabra").

EL SABOTAGE

¿Qué es el sabotage? Una forma de lucha obrera diferente a la huelga. La huelga es la lucha realizada fuera del taller, suspendiendo el trabajo. El sabotage es la lucha realizada durante el trabajo, en el mismo taller. Y consiste en realizar el trabajo en tal forma que rinda poco provecho al patrón. El más mínimo posible. A un patrón recalcitrante se le aplica el sabotage, a uno que paga salarios ínfimos, también. En uno como en el otro caso, el obrero, no pudiendo o no queriendo hacer huelga, sigue trabajando, pero mal—o muy bien —pero lentamente.

Los medios de sabotage son numerosos y variados; numerosos, porque cada modo de producción tiene condiciones diferentes; variados, porque las condiciones cambian de forma y de carácter en la aplicación. Es en esa variedad que reside la dificultad de aplicación

En efecto, no hay aplicación sino cuando un obrero, una parte o la totalidad del personal, decide—frente a la resistencia del patrón o por una agravación de las condiciones de trabajo— "no trabajar más como hasta ese entonces," mientras dure la resistencia o se prolongue la agravación. Los casos de sabotage en esa forma no son muy frecuentes. La razón reside en la dificultad de su aplicación, puesto que el sabotage exige de parte del obrero una conciencia clara, una tenacidad extrema y una perseverancia calculada. El sabotage no es como la huel-

ga, la manifestación de un gesto de cólera espontánea, entusiasta, sino la expresión de una voluntad reflexiva que deliberadamente detiene la marcha regular del trabajo—guiado por la preocupación de crear al patrón una situación difícil, cuya terminación es la capitulación o la ruína.

No puede haber sabotage, sino cuando después de haberlo decidido se ha cambiado la manera de ejecutar el trabajo. En efecto, el terraplenista que se habitúa a sacar poca tierra, transportar poco y cargarla lentamente, en realidad no hace sabotage, porque trabaja perezosamente, siendo ese su modo habitual. Su acción no es la de luchador, puesto que es una costumbre, frente a la cual los patrones han tomado sus medidas, de tal suerte que el cliente es quien paga. Pero si el terraplenista decide—mientras el patrón no cede—trabajar lentamente, de una manera distinta a la habitual, entonces hace sabotage. Se comprende que una vez que el patrón haya cedido, el trabajador volverá a realizar de una manera normal su tarea. Practicando en esta forma—como lo atestiguan muchos casos—el sabotage es un arma obrera. No siéndolo más que en esos casos.

Son pocos los obreros que no trabajan perezosamente o con indiferencia. Aguzan su imaginación para inventar modos o maneras que le permitan trabajar poco, haciéndose reflexiones como esta: trabajo demasiado por lo que me pagan, el patrón gana mucho. Los efectos de esta manera de pensar los sentimos todos, influyéndonos aun de una manera inconsciente, hasta el punto que nadie se escapa. Es ridículo indignarse, cuando alguien constata que el sabotage es inherente a la sociedad capitalista, puesto que ella lo crea, lo desarrolla, y cuando en su mismo seno sólo se alcanza la fortuna—en la industria y en el comercio—haciendo un sabotage en perjuicio del consumidor y del cliente. Contra este sabotage—que es la característica de la producción capitalista—nadie se irrita; la ley lo protege y lo recomienda, y a sus beneficiados rinde honores y riquezas. Hemos dicho que los casos de sabotage consciente son poco numerosos. Y es por esto mismo que vamos a indicar algunos.

En la panadería, el obrero que hace pan de primera o especial no pesa exactamente la masa, y para un pan de 500 gramos pone tanta masa para que resulte uno de 450. En esta forma realiza un sabotage al consumidor. Pero si hace de manera que resulte un pan de 500 o 520 gramos también hace sabotage, pero esta vez contra el patrón. También hace un sabotage si hace cocer bien, de modo que la pasta pierda peso y el pan resulte liviano. Esto asegura al cliente un producto sano y de peso normal.

El dependiente de una casa de comercio—a quien el patrón ha impuesto un sistema especial de medida para el despacho de géneros o comestibles—realiza sabotage cuando, apartándose de esa práctica da la medida justa al cliente. Todo el mundo sabe que el "buen" dependiente es para el patrón aquel que tiene manos ágiles, que sabe deslizar el género sobre la medida, dando 95 centímetros por un metro, o entregando 900 gramos por kilo.

El obrero que "perfecciona" up trabajo y pasa mucho tiempo en su realización, hace sabotage.

Repitámolo, para terminar, que el satage obrero es poco aplicado. Que los patrones se tranquilicen por ahora. El cliente sufre más por el sabotage patronal que el patrón por el sabotage obrero.

El sindicalismo tiende a organizar el sabotage, a hacerlo consciente, tranformándolo de sistema de pereza y de indiferencia—como es hoy—en "una manera de trabajar". Pocas veces se hace. Y si se quiere conocer un ejemplo de sabotage inteligentemente aplicado es necesario recurrir a los magistrados. Basta observar como la ley que limita los derechos del clero se aplica con muy poco rigor. Por acuerdo tácita, los jueces castigan de una manera que más bien incita más a los delitos cometidos. Esto sucede porque la ley no les gusta. La aplican mal, la desnaturalizan, porque quieren corregir los defectos, de una manera deliberada, querida y calculada.

Cuando la clase obrera lleve ese espíritu a las luchas, nada le podrá resistir.

¿Cuándo lo hará?

Víctor Griffuelhes.

NOTAS INTERNACIONALES

INGLATERRA

Una entrevista con J. H. Thomas

En el número anterior de "El Obrero Ferroviario" hemos comentado brevemente el grandioso paro llevado a cabo por nuestros camaradas ingleses, donde dejábamos constancia que, a pesar de todo lo afirmado en sentido contrario por los grandes diarios adictos al gobierno de Inglaterra, la solución se había obtenido mediante el reconocimiento de las justas exigencias del personal. Pero, los grandes diarios, con el deseo de atenuar la derrota del gobierno y restar importancia a la organización de los ferroviarios ingleses, se empeñaron en hacer creer que la lucha había terminado sin vencidos ni vencedores; y hasta trataron de demostrar que un gremio obrero nunca podía triunfar en una lucha contra el gobierno. Vano e inútil esfuerzo, puesto que la lucha que originaba esos desahogos, se había encargado de demostrar lo contrario.

Y los hechos, en esta ocasión, como siempre, hanse sobrepuesto a las palabras

Un mes ha sido suficiente para que los portavoces de la "opinión pública," olvidaran sus afirmaciones. Hoy, los grandes diarios, han empezado a hacer concesiones a la Realidad, en lo que a la huelga ferroviaria inglesa se refiere, y, por lo tanto, comienzan a declarar, no sólo que la huelga triunfó sino que ella ha demostrado que los "organismos obreros substituyen ya ventajosamente a los desacreditados ministerios."

"La Nación"—que cada día se demuestra más retrógrada—durante la huelga de los ferroviarios ingleses, se sumó al coro de alabanza a Lloyd George y—como todos los diarios mercachifles—no omitió medios para desprestigiar a los obreros; pero con ello sólo consiguió aumentar su creciente descrédito. Para reconquistar el afecto perdido y simular todavía una imparcialidad que ya nadie cree, el viejo órgano mitrista ha hecho entrevistar a J. H. Thomas—secretario general de la organización de los ferroviarios ingleses. Tanto la declaración de Thomas como los comentarios que hace el corresponsal, señor F. Ortiz de Echague, nos han parecido de interés, por cuyo motivo reproducimos a continuación, y recomendamos su lectura a nuestros compañeros. Por esta declaración, se puede ver que los ferroviarios ingleses, a pesar de la tan mentada sensatez y cordura, también sostienen, hoy, la tesis "anárquica" de querer participar en la dirección del trabajo.

He aquí la entrevista:

"La evolución política inglesa es uno de los espectáculos más interesantes que hoy se ofreeen a la meditación de los sociólogos. La reciente huelga ferroviaria nos ha dado un ejemplo de la capacidad de este pueblo para contenerse, difícil virtud que constituye la base de su fuerza y el eje de la transformación social que va operándose aquí sin las violencias y convulsiones que caracterizan a otros países. Durante el reciente conflicto se ha dado el extraordinario caso de ver al sindicalismo británico haciendo ascos de la revolución que la prensa conservadora parecía desafiar desde sus columnas, convencida de que había llegado el momento de una lucha a muerte. El proletariado británico va así creando una nueva estructura social dotada de nuevos órganos y va dedicándose a nuevas funciones con naturalidad. En este proceso biológico, así como se forma un cuerpo dentro de otro cuerpo, va formándose un estado dentro de otro estado; de esta manera vemos que los organismos obreros substituyen ya ventajosamente a desacreditados ministerios y la diplomacia obrera triunfa sobre la vieja diplomacia. Así, insensiblemente, nos encontraremos un buen día con que un país como la Gran Bretaña, de recia raigambre conservadora, se ha convertido al socialismo como el gusano se convierte en mariposa.

J. H. Thomas, el prestigioso líder de las masas ferroviarias de la Gran Bretaña, hombre que tiene en sus manos la más formidable fuerza de los tiempos modernos, ha merecido el respeto y gratitud de la nación por la hábil calma, tacto e inteligencia con que condujo las espinosas negociaciones, alcanzando, sin llevar al país al desastre, un triunfo cuyos efectos son insospechados todavía. Sin la admirable serenidad de espíritv de Thomas, la Gran Bretaña se encontraría hoy en plena lucha civil.

He querido conversar con ese hombre extraordinario para transmitir a la Argentina una impresión directa. De la reciente crisis, interesábame más que la génesis del conflicto, sus enseñanzas universales.

—¿Qué experiencia contiene la reciente lucha entre el capital y el trabajo?—le pregunté.

Firmemente, con firmeza que sube del corazón, fluyen las palabras de sus labios. Thomas me contestó:

—"No debe deducirse del pasado que el país ha visto el fin de sus conflictos obreros; indudablemente, los efectos de la agitación proletaria en éste, el más conservador de todos los países, se reflejarán en el mundo entero, especialmente en aquellos países donde el desarrollo ferroviario se encuentra en su infancia. Una gran organización como la nuestra, que ha afrontado tan triunfalmente la más profunda crisis conocida, tiene forzosamente que ejercer una acción refleja en todos los países. Convénzanse los pueblos de ultramar; nuestra lucha no era una mera lucha contra el Estado. Sucedió esta vez que el Estado era el pueblo mismo con el cual deseábamos negociar. Ahora que resolvimos reanudar las negociaciones para obtener mejoras económicas, no puedo hablar claro hasta que se conozcan los resultados de la tregua, pero nuestras negociaciones no pueden tener más que un fin. Ese solo fin es hacer a las empresas que reconozcan como único corolario posible que ellas, sean trusts u otras combinaciones, "deberán admitir que el trabajo del mundo entero tiene que ser considerado como verdadero comanditario de la industria, y no como artículo que se vende al mejor postor." Aquellos de nuestra clase que trabajan bajo antiguas condiciones, tratando de arrancarse a las viejas tradiciones, deben producir una triste impresión en el extranjero, donde se figurarán que después de todo lo que hicimos para ganar la guerra, somos incapaces de ganar la paz. Nada más falso: la huelga a la cual pusimos término recientemente era una absoluta necesidad proletaria. Grandes beneficios materiales se deducirán de ella, y aunque talvez se desconozcan por algún tiempo, reportarán provecho a los ferroviarios nacionales y extranjeros. Quizá otros países paguen a sus ferroviarios mayores salarios y les procuren mejores condiciones de vida, pero los que conocemos mejor nuestro propio país creemos que los métodos empleados actualmente se desarrollarán en lo futuro y permitirán al pueblo británico participar en la obra de estimular las reivindicaciones del proletariado de otros países para que contribuya a la obra de reconstrucción del viejo y del nuevo mundo."

F. Ortiz Echagüe.

PORTUGAL

Segundo congreso obrero. — Constitución de la Confederación General del Trabajo. — Oposición a la democracia burguesa.

En la ciudad de Coimbra, durante los días 13, 14 y 15 de septiembre, efectuóse el segundo congreso nacional de las organizaciones obreras portuguesas, que resultó ser el más importante de los verificados en el país.

Estuvieron representadas cerca de doscientas cincuenta organizaciones, número, por cierto, muy elevado, si se tiene en cuenta que Portugal es uno de los países más pequeños de Europa y de una población más reducida que la nuestra.

La principal tarea de este congreso fué la de transformar la entidad nacional, obra que supo materializar con feliz acierto.

La comisión administrativa de la Unión Obrera Nacional, aprovechando la propia experiencia, habíase adelantado a señalar la necesidad de perfeccionar la organización. Y, a tal efecto, elaboró un nuevo proyecto de estatutos, que en líneas generales, se asemeja al de la Confederación General del Trabajo, de Francia, y al de nuestra Federación Obrera Regional Argentina.

El congreso aprobó el nuevo proyecto, y dió a su organización el nombre de Confederación General del Trabajo de Portugal, cuyos objetivos fueron concretados en la siguiente declaración:

1º Agrupar, sobre bases federativas y autónomas, todos los trabajadores asalariados del país, para la defensa de sus intereses económicos, sociales y profesionales y por la elevación constante de sus condiciones morales, materiales y físicas.

2º Desenvolver, fuera de toda escuela política y doctrina religiosa, la capacidad del proletariado organizado para la lucha por la desaparición del asalariado y patronato, y para la toma de posesión de todos los medios de producción; y

3º Mantener las más estrechas y solidarias relaciones con las instituciones centrales de los otros países, para la ayuda mutua, y el acuerdo que conduzca a los trabajadores del mundo a su integral emancipación de la explotación y opresiva tutela del capitalismo.

El congreso rechazó la invitación del gobierno, para hacerse representar a la conferencia de trabajo de Wáshington convocada por los gobiernos de la "Entente", por considerar que ella ningún beneficio reportará al proletariado.

A este respecto, y para que se pueda apreciar el espíritu que anima a los trabajadores portugueses hacemos notar que la organización, tiempo ha, rehusóse a nombrar representantes para integrar el Senado de la República.

MOVILIZACION MÉDICA

Un higienista ruso presentó, al III Congreso Pan Ruso de los Soviets un proyecto de movilización médica, en virtud del cual serán distribuídos según las necesidades de los habitantes, la densidad de población y las clases de tareas que requieren ser más vigiladas por sus peligros de accidentes o enfermedades.

El proyecto comienza con este pensamiento sencillo: "Se moviliza a los hombres para hacer la guerra, para defender una banca o intereses comerciales ¿porqué entonces no podemos movilizar a los médicos para defender la salud?"

Entre nosotros, los médicos tienen tendencia a la centralización. Al recibirse, emigran al campo, donde hacen su aprendizaje a costa de numerosas víctimas, ordinariamente proletarios, porque los ricos no entregan su piel a un diletante. En cuanto reunen dinero y se creen "eminencias ignoradas" aspiran a la figuración social y luego al profesorado. (Patente de burro duplicada). Y así van, del campo al pueblo, de aquí a la ciudadela, para arribar finalmente a a metrópoli, donde se produce una tremenda concentración.

En Buenos Aires se observa semejante fenómeno. No hay necesidad de ir a Petrogrado para saber lo que hace falta. Nuestros barbilindos galenos hacen sus primeras armas en los arrabales y a medida que sus fama crece, se concentran. Las chapas de "doctores" se condensan en los barrios donde se encuentra la crema de los rompehuelgas, hasta sumarse diez o más consultorios por cuadra.

No es que su presencia alllí sea más útil para el cuidado del hombre, pues mientras éste—entregado a las faenas agrícolas o a las tareas cotidianas—no puede satisfacer las exigencias terapéuticas abandonando su cuerpo roto o accidentado; aquél permanece enbotellado en las trincheras del hospital y del consultorio, esperando filosoficamente que el enfermo se agrave bien y no pueda ya prescindir de un remedio o de una operación... cesárea.

De aquí se desprende la sentencia fatalista de estos cómodos señores, con patente de burro: "Siempre hubo enfermos. los hay y los habrá siempre". Falta: per secula seculorum, amén...

Mientras el ingeniero "va" a examinar y vigilar el buen funcionamiento de sus máquinas, el ingeniero de organismo humano es más delicado, filósofo y exigente: espera a que éste se descomponga y acuda su propietario a satisfacer la comodidad del señor médico que yace repantigado en su casa. Consulta de 3 a 4 p.m. Fuera de este horario quien tenga la ocurrencia de enfermarse... ¡que se haga una enema, como recomiendan por teléfono los médicos de guardia!

Cualquiera puede suponer que estos "doctores" no dedican más horas a los pacientes porque están preocupados en estudios o enferrocarrilados en profundas meditaciones filosóficas... ¡Qué han de estar, voto a Esculapio! Ellos se aburren soberanamente. Ajenos a todo movimiento intelectual, ya sea artístico, poético o sociológico, no cultivan más que un ideal: los jóvenes pegar un braguetazo; los maduros, llegar al profesorado, y los viejos, reforzar la liga patriótica.

En los hospitales ocurre algo curioso; mientras los enfermos sean comunes o poco graves, no llaman la atención, no interesan; pero cuando éstos, descuidados por la incuria oficial, sufren complicaciones múltiples y desastrosas, recién son dignos de ocupar la actividad cerebroespinosa del "sabio", quien se pasará entonces toda una santa mañana alrededor del "caso interesante" rodeado de otros colegas sesudos, invitados especialmente para apreciar y discutir el diagnóstico. Se los ve junto a la pobre víctima graznando como caranchos circuyendo a un moribundo; haciendo reacciones biológicas; punciones exploradoras en la medula, en el cerebro; inyecciones endovenosas, subcutáneas, y tantas otras experimentaciones falsas y mistificadoras. Cuando el "caso interesante" se muere—generalmente patalea—los "sabios" se embarcan en silogismos ultra metafísicos respecto al "misterio misterioso" de la naturaleza, y lo mandan preso a uno, si afirma que la medicina es muy sencilla cuando es preventiva, reduciéndose en el fondo, a unos cuantos preceptos de higiene.

Si nos dejaran reorganizar la sociedad sobre bases equitativas, en poco tiempo echaríamos abajo los hospitales y acabaríamos con los enfermos. Porque no hay, propiamente hablando, enfermedades, contagio, bacilos y otros galimatías; lo que hay es miseria, miseria y miseria.

Dr. Lelio O. Zeno.

ACTOS OFICIALES

Reuniones del Consejo Federal

SESION DEL 12 DE SEPTIEMBRE

Presentes: 9 miembros. Preside Hurtado. Se abre la sesión a las 6.30 p. m.

Actas anteriores. — Se leen las del 22 del pasado y 1º del corriente, y se aprueban.

Directorio de la Caja de Jubilaciones. —Se da lectura de una nota de la sección Buenos Aires Sud dando cuenta del resultado de la reunión de delegados seccionales efectuada en su local, el día 6. En la misma comunicación se informa que ha sido nombrada una comisión integrada por los delegados de Talleres Sud, Talleres Oeste (Liniers), Quilmes y Buenos Aires C. G. para que, conjuntamente con los que designe el Consjo, lleven a cabo la campaña tendiente a obtener la exclusión del directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias del representante de la Asociación Ferroviaria Nacional y el reconocimiento de la representación de nuestra entidad.

Acto seguido se invita a los delegados que integran dicha comisión—quienes se encuentran en la Secretaría—a intervenir en la reunión con objeto de cambiar ideas al respecto.

Inmediatamente se inicia el debate. Toman parte en él tanto los miembros del Consejo como los delegados y, por no existir uniformidad sobre todos los puntos, los delegados manifiestan que, de conformidad a lo resuelto en la reunión que fueron designados, antes de iniciar los trabajos tienen que avisar a la secretaría de Buenos Aires Sud para que ésta convoque una nueva reunión. El Consejo designa a tres de sus miembros para que asistan a la próxima reunión y hagan conocer a los delegados sus puntos de vista, con lo que se da por terminado el asunto.

Contra un calumniador.—Ecos de la huelga del Central Buenos Aires.—Se da lectura de una comunicación de la sección Buenos Aires Sud, en la que transmite copia de una nota que, formulando cargos al Consejo y al secretario del mismo, le dirigió el ex secretario de la ex sección Chacarita, José Mella. Manifiesta el secretario general que en seguida de recibir esa nota escribió al acusador una carta—cuya copia lee—invitándolo a concurrir a la reunión de hoy, y al mismo tiempo—agrega—invité a la comisión administrativa de la sección Buenos Aires Sud a que enviara una delegación, habiendo concurrido, de acuerdo con ello, el prosecretario y otro miembro de la comisión, que están presentes. Se da lectura de una nota de J. Mella, donde declara que no asistirá a esta ni a ninguna otra reunión que el Consejo pudiera convocar. En vista de estas manifestaciones, y después de un breve cambio de ideas, se leen las actas del Consejo Federal en que se trató la huelga del Central Buenos Aires, los informes del secretario sobre las gestiones hechas para obtener la libertad de los compañeros detenidos, y todo lo publicado sobre el particular en **"El Obrero Ferroviario"**. La delegación de Buenos Aires Sud pide que se dé por terminado el asunto, por haber comprobado la falsedad completa de todos los cargos formulados.

Acto continuo se da por levantada la sesión, siendo las 9.15 p. m.

PERMANENTE

MISTIFICACION LEGAL

La ley 10.650, en su artículo 4º, establece que el Directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, estará formado por tres representantes de las empresas y tres de los empleados y obreros . Sin embargo, hasta hoy sólo tiene representación el personal de tracción y una entidad patronal.

El personal de tráfico, oficinas, talleres, almacenes y vías y obras—que en su mayoría forma parte de la Federación—no tiene en el directorio ningún representante.

Contra esta burda mistificación, deben elevar su más airada protesta todos los ferroviarios conscientes.

Nuevas prácticas y nuevas normas

Después de varios años de continua labor sindical, víctima de las persecuciones de los superiores, como asimismo de los obreros inconscientes que, con su perjudicial procedimiento obstaculizan la organización de la clase a que pertenecen, quiero recordar la cruenta lucha sostenida con propios y extraños para imponer a costa de sacrificios y sinsabores sin cuento ,el concepto de la lucha por una mejor vida libre de todo sometimiento y sin tener que soportar el yugo ignominioso del capitalismo ensoberbecido.

Así, en agosto de 1917, los ferroviarios del Central Argentino, sacudieron las coyundas que en septiembre y octubre del mismo año fueron rotas para siempre.

A partir de 1917, la lucha se desarrollaba baj~ otros aspectos.

Conquistados algunos derechos y una reglamentación del trabajo que, en parte, satisfacía nuestras aspiraciones, la mayoría de los ferroviarios, incautamente, pensaron que el Poder Ejecutivo de la Nación haría la parte que sólo a nosotros correspondía, es decir, que haría cumplir a las empresas todo cuanto él en su decreto del 11 de octubre y 21 de noviembre establecía. ¡Torpe error!

La empresa, aprovechando su situación, ya que los obreros confiaban en el Poder Ejecutivo y éste nada hacía, usó la reglamentación del trabajo como arma de divisionismo y de discordia.

Poco a poco fué infiltrando entre los ferroviarios el espíritu de la discordia, que tanto mal ha producido.

La reglamentación que tantos sinsabores costó a todos los obreros del riel; el decreto que considerábamos como una justa recompensa a los sacrificios sobrellevados en la histórica lucha de los 24 días, venía, extraña paradoja, a ser causa de distanciamientos, ¡a ser arma en contra nuestra nuestra!

Desde entonces el confusionismo cundió en las filas; huelgas, triunfos, derrotas. Ya no sólo se combatía contra tres: el Estado, el capital y la inconciencia de muchos compañeros de trabajo.

La anarquía volvió a triunfar y nuestros propios hermanos nos traicionaron.

La jerarquía, la antigüedad, el sueldo, etc., volvieron a ser valla a los sentimientos de clase. El esclavo esclavizaba al esclavo.

Los obstáculos a la obra sindical—que es obra de emancipación—fueron fomentados desde arriba y secundados por los de abajo, por los inconscientes, por los rutinarios, por los que aún—a pesar de la intensa luz que irradia por el mundo—tienen el cerebro lleno de obscuridad y de tinieblas.

Contra esa barrera ignominiosa se estrellan las aspiraciones de los infatigables luchadores que, desconociendo todo peligro, prosiguen su marcha porque un anhelo superior los guía: la emancipación obrera.

Las duras lecciones nos han hecho más aguerridos y decididos. La empresa nos cree debilitados porque somos menos, pero ignora que somos más fuertes precisamente, por eso.

Los buenos, los fuertes, los capaces, están unidos; y conscientes haremos respetar nuestros derechos.

Actualmente, a dos años de la histórica fecha, volvemos a la concordia. Ya no se infiltrará en nuestro cuerpo social la ponzoña del divisionismo.

Y, actualmente, a dos años del decreto dictado por el Poder Ejecutivo Nacional, estamos luchando por su implantación. El gobierno es impotente para hacer cumplir sus propias resoluciones y los obreros, conscientemente organizados, han de saber imponer sus propias condiciones.

La mayoría del personal, entre ellos, los guardas, son víctimas de injustas "aclaraciones" dictadas por la Dirección General de Ferrocarriles, que, obsecuente con las empresas, no vacila en dictar resoluciones absurdas, tal, el llamado "ciclo corto", etc., que perjudica enormemente a los obreros.

Los guardas, pues, deben unirse estrechamente en la Federación Ferroviaria y desde ese baluarte de la clase obrera del riel, oponerse al avance de la empresa prepotente.

¿A dos años de la histórica lucha de los 24 días, debemos estar nuevamente de pie?

¡Lo estamos!

Camaradas: ¡Perseverancia y valor!

Francisco Trujillo.

Gálvez, octubre de 1919.

Los que no tienen más méritos que los de sus antepasados se parecen a las papas que todo lo tienen bajo tierra.

Swift.

Intelectuales y manuales

Formóse hace poco, según se dice, una "Federación de Intelectuales", promovida, según yo creo, por algunos individuos, que se dicen avanzados.

La designación de intelectual, además de orgullosa y petulante, es la más completa negación del espíritu igualitario, enemigo de jerarquías y privilegios, que debe proseguir todo aquel que profesa un ideal socialista. Es un absurdo y craso error, contradicho por todos los datos fisiológicos y lesivo de los más legítimos derechos, creer que el ejercicio de una profesión intelectual sea algo fundamentalmente diferente del ejercicio de cualquier otra, y que confiera, a cualquiera que sea, una superioridad moral.

Tal preconcepto es originario del régimen de servidumbre que viene desde muy lejos, del teocratismo, de los nigromantes, pitonisas, hechiceros y sacerdotes, todo un mundo de charlatanes, que se creían elegidos y superiores a los demás hombres para leer en el libro de los destinos, y a servir de intermediarios entre los dioses y los hombres.

Por estas y otras creencias, a la que más tarde se agregó el egoísmo especulador, el trabajo físico se convirtió en una ocupación degradante a la que se sometía, por lo bajo de sus condiciones o castigo, a los siervos de la gleba, a los esclavos y a los réprobos, en una palabra, a "infima gens". Más tarde, el preconcepto, lisonjeando la vanidad de los diplomados, hizo de ella una casta parasitaria y predominante en la jerarquía social, y una especie de fetiquismo la envuelve aún de una aureola prestigiosa, tradición mohosa de las medievalidades escolásticas.

Ahora todo esto está condenado a desaparecer. No hay intelectuales ni artesanos, sí trabajadores, productores con funciones especializadas, es cierto, de las cuales ninguna, si se excluye las otras, se basta a sí misma. Hay, evidentemente, profesiones que exigen un mayor desgaste cerebral, pero es siempre una cuestión de grado y nunca de naturaleza. Un ingeniero, un médico, un profesor, para especializarse, emplean más tiempo que un operario, y dentro de las mismas profesiones industriales varía la duración del aprendizaje.

Pero, ¿qué superioridad confiere la enseñanza, el calcular o la cirugía sobre el fabricante de utilidades? ¿Por qué he de tener mayor consideración y respeto por el médico que me cura una angina, el profesor que me da lecciones de álgebra, que al fabricante de calzado que me calza, al sastre que me confecciona el traje, o a al albañil que edificó la casa en que me abrigo?

Preconceptos, nada más.

No hay intelectuales ni manuales en los oficios, hay profesiones, y las profesiones se equivalen. Lo que hace prevalecer el médico o el arquitecto sobre el tipógrafo o el metalúrgico, no es su supremacía técnica; es el caudal ideológico, es la teorización que el médico y el arquitecto posee: las lenguas, la geografía, la historia, la literatura, la filosofía, instrucción general, en fin, que nada tiene que ver con la técnica del "métier". Las llamadas profesiones liberales valorizan este cúmulo de erudición. Dése a todos los hombres una misma base de conocimientos abstractos y las desnivelación terminará.

No habrá, pues, ninguna distinción social en la sociedad futura entre el individuo que, después de recibir su instrucción general, escoge un oficio destinado a producir utilidades (hoy profesión obrera), de otro que, por gusto, inclinación o tendencia, se dedique a una profesión más compleja (hoy profesión intelectual).

Se objetará que si todas las profesiones son socialmente equivalentes e igualmente retribuídas, serán siempre preferidas las más simples. No tememos eso. Cuanto más instruídos somos, más atracción nos inspira el trabajo del espíritu. Tal vez habrá menos médicos, arquitectos e ingenieros, pero es seguro que serán mejores, porque no será ya la mayor retribución y la dignidad social que lo llevará a esas profesiones, sino el impulso de la vocación, el amor al estudio y la atracción intelectual.

¿Y los artistas? Esto es otro decir. Ser artista no constituye profesión. El artista es un creador de belleza. El arte es una cualidad moral. El talento, como la honestidad no se vende: se da. El arte como la virtud, no se paga: hónrase. El que supone que el genio artístico es incompatible con una ocupación industrial, parte ya del preconcepto absurdo de que el trabajo es oprobio. Sólo los orgullosos ,los infatuados, los pedantes, consideran el trabajo físico deprimente.

No, la intelectualidad no constituye profesión. Concebir un poema, una partitura, una novela o una teoría filosófica es un desbordamiento espontáneo del alma, una florescencia del sentimiento, como el el ejercicio del bien o la práctica de una virtud. Tarifar las manifestaciones del genio sería lo mismo que decretar el bien obligatorio o señalar a la honestidad un horario de trabajo. Y se es artista, intelectual, talentoso, como se es honesto, moral y equilibrado.

Es, pues, absurdo establecer categorías que no corresponderán a realidades en el futuro, como es la de los profesionales intelectuales. El intelectual del futuro es el genio, la ideación pura, la inteligencia privilegiada de un Miguel Angel, de un Rafael, de un Dante, de un Shakespeare, de un Camoens, de un Pasteur y de un Edison, los inventores, los sabios, los artistas, fecundas y maravillosas cerebraciones, prodigios de la naturaleza creadora, que los hombres han de amar, venerar y honrar, no con dádivas y prebendas—grandes cruces y pensiones—sino con el respeto que se debe al talento y la adoración que merece a todo espíritu culto lo que es bello, superior y grande.

Manuel Ribeiro.

De "A Batalha", de Lisboa.

UNA ACLARACION IMPORTANTE

Carácter patronal de la Asociación Ferroviaria Nacional
Demostrado por los hechos

Como réplica al manifiesto que acaba de publicar la Asociación Ferroviaria Nacional hemos creído útil reproducir la publicación que sigue, la cual fué insertada primero en "La Vanguardia", y luego en "El Obrero Ferroviario" número 42, correspondiente a noviembre de 1916, y cuyos cargos no fueron contestados todavía a pesar del tiempo transcurrido desde su publicación.

En "La Vanguardia" del 19 de octubre ppdo. apareció una nota firmada por el presidente y secretario de la Asociación Ferroviaria Nacional, señores Esteban Bartoloni y Santiago Valle Barraco, donde, contestando a varias preguntas que le habían sido formuladas por la dirección del diario socialista, afirmaban que esa organización perseguía fines puramente mutualistas y de previsión, y que era independiente y completamente desvinculada de las empresas.

Para desvirtuar las afirmaciones de dichos señores, el secretario del Consejo Federal de la Federación, dirigió a la dirección de "La Vanguardia", la carta y aclaración que más adelante reproducimos, por considerar que los datos que en ella se consignan, pueden contribuír a ilustrar el criterio del gremio.

"Buenos Aires, octubre 19 de 1916.—Ciudadano director de "La Vanguardia"—Estimado ciudadano: El que subscribe, en su carácter de secretario general de la Federación Obrera Ferrocarrilera, desea se le permita publicar en las columnas de ese diario la adjunta aclaración, a fin de evitar que el gremio ferroviario pueda ser sorprendido en su buena fe sobre el origen y fines de la Asociación Ferroviaria Nacional, ya que en el número de hoy los representantes de la susodicha asociación hacen aclaraciones que no concuerdan con la verdad de los hechos.

Agradeciendo desde ya la deferencia, saluda a usted cordialmente — **F. Rosanova.**

"En vista de que los representantes de la junta ejecutiva de la Asociación Ferroviaria Nacional hacen toda clase de esfuerzos para salvar del naufragio a la entidad que ellos mismos, con sus actos, han desprestigiado, me considero obligado, en virtud del cargo que ejerzo, a puntualizar el caráctar patronal y amarillo de la misma, ya que el silencio podría ser interpretado como un tácito asentimiento a las afirmaciones que hacen en las columnas de "La Vanguardia". Además, con mucha anterioridad a la carta del diputado Bunge, la Asociación Ferroviaria Nacional, había sido calificada de amarilla por los militantes de la Federación Obrera Ferrocarrilera y "La Fraternidad", y los cuerpos directivos de ambas entidades, en junio ppdo., se creyeron obligados a dirigir al gremio un manifiesto para denunciar, a su vez, el carácter amarillo y patronal de la asociación mentada; de manera que si tal calificativo fuese inmerecido, más que el diputado Bunge estaría comprometida la seriedad de la Federación y de "La Fraternidad", motivos éstos que explican y justifican nuestra intervención en el asunto.

Expuesto lo que antecede, pasamos inmediatamente al asunto en debate.

Las afirmaciones de los señores Bartoloni y Barraco negando el carácter amarillo de la asociación que representan, no nos han sorpredido .No conocemos ninguna asociación amarilla que haya confesado públicamente su carácter. Más aun: Todos los estatutos de organizaciones obreras fomentadas por los patrones—que hemos tenido oportunidad de conocer—contienen declaraciones semejantes a las de la A. F. N.; esto es, que tienen como propósitos: mutualismo, previsión, enseñanza, etc. La célebre asociación de libre trabajo—que tantos estragos hizo entre los obreros de los puertos—también afirma en sus estatutos que persigue fines mutualistas, de previsión, etc.

Además, si para calificar de amarilla una organización que lo es, se necesita el consentimiento de los iniciadores y directores, jamás podrá decirse tal cosa. Los malhechores muy raras veces confiesan sus delitos, así como los capitalistas jamás reconocen la explotación que ejercen.

No obstante, todos estamos convencidos de la existencia de organizaciones amarillas, de delincuentes y de explotadores. Porque más que las negativas individuales pueden los hechos que esas entidades y personas realizan, y son éstos los que se encargan de demostrar el carácter de la Asociación F. Nacional.

Y, a objeto de evitar que esta aclaración tome una extensión desproporcionada, concretamos a continuación los hechos más salientes que, a nuestro juicio, ponen de relieve el carácter patronal de esa asociación:

1º. Si los iniciadores de esa asociación perseguían "el mejoramiento de las condiciones económicas, morales, técnicas y sociales de los ferroviarios" (artículo ? de los estatutos de la Federación), no tenían necesidad de crear un organismo, por cuanto ya existía la Federación, que los perseguía, y, el simple sentido común, habría aconsejado el ingreso en ella.

2º Con anterioridad a la fundación de la Asociación Ferroviaria Nacional, los que hoy son sus directores, abusando de los puestos que ocupan, han venido realizando una obra carneril, obstaculizando el desarrollo de la Federación y persiguiendo a los asociados en la misma, obra que hoy continúan en mayor escala.

3º Los mismos señores, atribuyéndose una representación que el gremio jamás les había confiado, y siempre abusando de los altos puestos que ocupan, cuando la cámara de diputados discutía por segunda vez el proyecto que luego se convirtió en ley núm. 9653, ordenaron a los jefes remitiesen telegramas a la comisión de legislación solicitando la inmediata sanción del proyecto con el artículo 11 inclusive, que el gremio, unánimemente, rechazaba.

4º En la reunión preparatoria que se convocó en el hall del diario "La Razón" a objeto de crear el Círculo Ferroviario—que es lo que hoy se conoce con el nombre de Asociación Ferroviaria Nacional,—en señor Barraco manifestó que, habiéndose aprobado la ley de jubilación, la que admitía la representación de los empleados en la caja, era necesario constituír una asociación para evitar que dichos representantes fuesen designados por "La Fraternidad" y la Federación, que eran enemigas de las empresas.

5º Ese propósito de usurpar la representación del gremio—manifestado en la primera reunión—está corroborado por los estatutos de la misma Asociación Ferroviaria Nacional, pues, entre los propósitos principales que persigue, manifiestan cínicamente en el inciso 5 del artículo 1º que tienen por objeto: Designar los dos representantes de los empleados y obreros ferroviarios que han de integrar la junta creada por el artículo 17 de la ley 9653.

6º Las empresas, aparte de la presión que ejercen a los asociados a la Federación y a "La Fraternidad", por circulares especiales, tienen impartidas órdenes prohibiendo terminantemente efectuar reuniones de carácter societario en terreno o casas de su propiedad, y por tal causa, en diversos puntos donde las únicas casas son de las empresas, resulta casi imposible la formación de secciones de la organización. En cambio, las principales secciones de la Asociación Ferroviaria Nacional, como ser: Oeste, pacífico, Compañía General, Central Argentino, Central Córdoba, etcétera, efectuaron sus asambleas constituyentes en las oficinas que las respectivas empresas les han cedido deferentemente.

8º En varias empresas la correspondencia de la Asociación Ferroviaria Nacional ha sido distribuída en las balijas de las compañías ,como si se tratara de correspondencia oficial de las mismas.

9º Hace tres años fué destituído el 2º jefe de la estación Junín, bajo la acusación de ocuparse en las horas de trabajo de propaganda en favor de la Federación, mientras que hoy los altos empleados que están en la Asociación Ferroviaria Nacional ,con toda libertad, remiten al personal subalterno estatutos, fórmulas de ingresos y notas, diciéndoles: "Usted, lo mismo que todo el personal bajo sus órdenes, "subscribirán" las boletas de "solicitud de socios" que acompaño, adhiriendo a la asociación"; y más adelante agregan: "después se entenderá directamente con los señores jefes para el cobro de cuotas, etc."

Lo transcripto, es copia de una nota del representante de la Asociación Ferroviaria Nacional en Bahía Blanca, señor R. Garsilaso y pone de relieve el procedimiento poco convincente que usan esos señores para conquistar asociados.

10. No hace más de cuatro meses que el inspector seccional de plaza Constitución, Mr .Sinclair, pretendió obligar a varios obreros a que optaran entre la permanencia en la empresa o en la Federación, y, al propio tiempo, les manifestaba que si deseaban pertenecer a alguna sociedad, debían ingresar en la Asociación, hecho que destruye la pretendida afinidad que quieren hacer creer los señores Bartoloni y Barraco.

11. Mientras a los delegados de la Federación se les prohibe repartir "El obrero Ferroviario" y efectuar la cobranza de las cuotas, a los asociados a la Asociación Ferroviaria Nacional el importe de las cuotas les es descontado al cobrar sus haberes, y tenemos conocimiento de varios a quienes los jefes retuvieron la boleta de pago por el delito de no haber abonado la cuota de socio de la Asociación.

12. Por los hechos expuestos se ve que el "mutualismo, previsión, enseñanza, confraternidad, hábito de trabajo, rectitud, ahorro, honradez y buenas costumbres" que, según los estatutos, persigue la Asociación, en los hechos, sus actos concuerdan admirablemente con los intereses de las empresas. Los estatutos, en este caso, sólo sirven para ocultar los fines reales.

La Asociación Ferroviaria Nacional, según sus estatutos, además de los propósitos manifestados por la junta de gobierno en la declaración que comentamos, se propone: organizar cooperativas de consumos; adquirir bienes inmuebles para la casa social y alojamiento temporario de los asociados que residan fuera de la capital; la compra de casas de salud en sierras y balnearios; fundar bibliotecas; casas de instrucción y trabajo para los asociados y sus hijos; oficina de asesores legales; asilo para incapacitados, ancianos y huérfanos, etc. etc.; y—para que no haya la menor duda que piensan seriamente materializar tan amplio programa—"han establecido una cuota de cincuenta centavos mensuales..."

Creemos que con lo expuesto nadie podrá dudar de que la Asociación Ferroviaria Nacional responde a los intereses y fines de las empresas, y que su objeto inmediato, y quizás único, está en obstaculizar el desarrollo creciente de la Federación y "La Fraternidad", y ver si es posible usurpar al gremio la representación en la futura caja de jubilación. Y una asociación con propósitos tan aviesos, no creemos que pueda calificársela más que de organización patronal y amarilla.

La existencia de afiliados con tendencias socialistas, anarquistas, etc., no puede hacer variar el juicio, ya que todos sabemos—por el refrán popular—que el camino del infierno está adoquinado de buenas intenciones.

Las personas que desean en realidad cooperar al bienestar del gremio ferroviario, no deben dedicar sus energías, ni poner su nombre al servicio de las entidades que las empresas fomentan.

F. Rosanova.

ALREDEDOR DE UNA INICIATIVA

FONDO DE GUERRA

Como recordarán los camaradas, en el penúltimo número de **"El Obrero Ferroviario"** hemos publicado la plausible iniciativa de un compañero del Central Argentino, que consistía en que cada federado entregara a la Federación, para su fondo de guerra, el importe del jornal correspondiente al 18 de octubre, día memorable para los anales históricos de nuestra institución.

Como era lógico, la iniciativa en cuestión ha encontrado eco entre algunos federados, quienes nos escriben manifestándonos sus ideas al respecto.

Como creemos que este asunto debe debatirse lo suficiente para ponernos de acuerdo, y llegar a compenetrarnos de la importancia de la iniciativa que comentamos, publicamos y seguiremos publicando todos los artículos que se refieran a la misma.

Entendemos que en el fondo de la cuestión, todos estamos contestes en reconocer que es sumamente necesario que nuestra organización, por los intereses que ella representa al cobijar en su seno a la mayoría de los ferroviarios, còmo asimismo por el importantísimo rol que desempeña, debe contar con una cantidad de dinero suficiente para poder hacer frente a todas las circunstancias difíciles que se le presenten.

Lo que cabe discutir, pues, es la forma en que esa iniciativa debe llevarse a cabo.

Lo importante es de que la idea motriz, el fondo de guerra, como acertadamente ha dado en llamarse, quede materializada. De esa manera, nuestra organización será, en un futuro no muy lejano, moral y materialmente fuerte, y estará preparada como para emprender las más grandes batallas sindicales.

A tal efecto, abrimos las columnas de nuestro periódico, para que los camaradas expongan su criterio.

De acuerdo con estas ideas, publicamos a continuación dos artículos que tratan sobre este tópico interesante para todos los ferroviarios conscientes:

SEGUNDANDO

Con gran regocijo he leído en el número 69 de **"El Obrero Ferroviario"** una iniciativa firmada por un federado del Central Argentino, consistente en donar el importe de un jornal para el "fondo de guerra". Este jornal debe ser, según ese camarada, el que corresponde al 18 de octubre, o sea en a fecha en que obtuvimos el más grandioso de los triunfos obreros.

Con ese "fondo de guerra", es cierto, se salvaría el más grande de los obstáculos con que tropieza la clase trabajadora organizada sindicalmente, pues la mayor parte de las organizaciones federadas del país se han visto abocadas a innumerables luchas, donde, a más de tropezar con la resistencia patronal y la hostilidad del gobierno, que con sus fuerzas armadas está siempre al servicio incondicional del capital, las organizaciones en lucha tropezaron con la carencia absoluta, en ciertos casos, de los fondos indispensables para afrontar el movimiento con la debida eficacia.

Cierto que en estas circunstancias difíciles, está la solidaridad de clase; pero, cabe preguntar: ¿llega en momento oportuno esa solidaridad? A mi juicio nunca.

Las causas de esto son varias y de diverso orden. Por ejemplo, el gremio ferroviario—de suyo numeroso,—o un sindicato importante, adherido a la Federación Obrera Regional Argentina, como lo están la mayoría en la República, pide ayuda material, desde el momento que la casi totalidad de las huelgas, en el instante de ser efectuadas cuentan con el apoyo moral del resto del proletariado organizado. Ese apoyo material, debe ser hecho por intermedio del cuerpo directivo de la institución nacional a la cual están adheridos,—pongamos por caso al Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina.

Además, el apoyo en cuestión es solicitado cuando han sido totalmente agotados los fondos de reserva, y las probabilidades de triunfo son problemáticas.

Ahí estriba la respuesta a la pregunta anterior.

A mi juicio, no llegan con la debida puntualidad esos fondos votados en apoyo material, porque, a pesar de llegar paulatinamente, algunos sindicatos, ya sea por carecer de ellos o por cualesquiera otra circunstancia, no remiten el óbolo, y el que lo hace es ya cuando quizá los camaradas que integran el sindicato en lucha se encuentran con los ánimos decaídos, el espíritu de clase extenuado, y a punto de votar la vuelta al trabajo; o a lo mejor, ya se han producido deserciones, por el decaimiento general y la falta de recursos para seguir firmes, como el primer día.

En esas circunstancias ya es casi imposible una reacción total, y sí es más probable el fracaso, o un arreglo inconveniente y contradictorio a las aspiraciones gremiales.

Por esas y otras muchas razones de capital importancia, que sería largo enumerar, es que vería con agrado que la iniciativa que me mueve a escribir estas líneas, prosperase; y desde ya, reciba mi más sincero apoyo, pues haré lo posible para que tan noble iniciativa se lleve a feliz término.

Pero, al mismo tiempo que hago estas declaraciones ,me siento inclinado a hacer otras algo pesimistas al respecto, preguntando: ¿Será apoyada por unanimidad esa iniciativa? Yo, aunque me cuesta creerlo, creo que no se llevará a cabo.

Ya en el número 82 de "La Organización Obrera" apareció una iniciativa, digna de llevar a efecto,—y que los lectores de nuestro vocero han de conocer—la que consistía en lo siguiente:

"Contribuir cada socio mensualmente con una cuota de 0.20 centavos (adicional), destinada a la formación de un fondo que sería empleado exclusivamente en ayudar a los gremios en huelga que se encontrarán más necesitados."

Sin embargo, hasta hoy (según las publicaciones), una sola sección ferroviaria secundó tan feliz iniciativa.

No crean los camaradas iniciadores, que por ésto los desautorizo o estoy en desacuerdo; al contrario, reciban desde ya mis sinceros aplausos y mi voto de adhesión, y, al mismo tiempo, les participo que haré todo lo que esté de mi parte para que iniciativas como las que termino de comentar prosperen.

¡Camaradas: apoyad estas sinceras y provechosas ideas, y hacedlas entender a quienes no las entiendan!

Diógenes B. Silva.

Patricios, octubre de 1919.

Previsión

En el número 69 de **"El Obrero Ferroviario"**, con el título "El día de la Federación", apareció un artículo, en el cual se pide el apoyo para que nuestra organización no viva perpetuándose como mendiga.

Antes de entrar en materia, debo hacer un paréntesis y manifestar que al escribir este artículo, no me guía el propósito de polemizar, ya que sería perder tiempo, sino exponer una idea que la creo más en armonía con los intereses de la organización, para evitar así el tener que agregar un día más a los ya execrables días que han instituído las sociedades burguesas: el día del niño, de la madre, de la tuberculosis, etc., etc.

Ahora bien; el fondo de guerra, o de previsión, creo que conviene,—para materializarse en forma más positiva,—que el Consejo Federal plantee a las secciones la conveniencia de la formación de Cajas de Previsión.

Las susodichas cajas se formarían con una cuota mensual obligatoria de diez centavos para cada federado, y por donaciones que a tal efecto recibieren.

Esta idea, que la conceptúo plausible y lícita, se podría llevar a la práctica, ya sea recargando a la cotización mensual los diez centavos o bien descontarle a la misma esa cantidad, que pasaría a formar .el fondo de previsión (de acuerdo a la cuota de cada sección).

Esas cajas serían administradas por las secciones, llevando una contabilidad aparte, y de su ingreso mensual se destinaría el 5 por ciento al Consejo Federal, que también procedería en igual forma.

Los fondos que a tal fin se destinasen, no podrían, por ningún concepto, darles destino diferente.

Si esta iniciativa tiene prosperidad entre los ferroviarios, lograremos valernos de nuestras propias fuerzas, en los casos en que nuestra organización tenga que recurrir a una huelga; pero, si dejamos librado al criterio propio el pago de un día de sueldo, ya sea el día del aniversario u otro cualquiera, por una razón de peso, que no escapará a la inteligencia de ningún ferroviario, irá a dormir esa iniciativa, como muchas, el sueño eterno.

Seamos prácticos, pues todos los obreros, gustosos, se desprenderán de diez centavos mensuales sin sacrificios, y las cajas de previsión aportarían un valioso refuerzo mes a mes y año a año.

No imitemos al mendigo; la caja de previsión emancipará esa situación, pues el mejor fruto es el del esfuerzo constante.

Froilán.

Talleres, octubre 21 de 1919.

Retrato de actualidad

Patriotismo... y Caldo Gordo

De todos los escritores nacionales, es indiscutible que José S. Alvarez, justamente célebre con su pseudónimo de Fray Mocho, es quien ha revelado más sagacidad y exactitud en sus observaciones. Sus escritos reflejan siempre la vida real con la precisión y vivacidad de una cinta cinematográfica.

Nos complacemos hoy en reproducir en nuestras columnas un breve e intencionado escrito, donde Alvarez, sin quererlo—puesto que lo escribió muchos años ha—retrata con mano maestra, al ya triste y ridículamente célebre presidente de la Liga Patriótica Argentina. Pues, como verá el lector, Manuel Carlés, no es más que un "plagio" viviente de Taquito.

—Mirá, hrmano... yo sé lo que te digo!... Si la historia y el patriotismo, manejaos con cierta malicia no te pueden abrir cancha, es porqu'estás destinao a vivir de tu trabajo... Pero es bueno que tentés!... La historia...

—Como pa historia'ndo yo... que de pobre me voy quedando hasta miope.

—Pior andaba Taquito... ¿te acordás?... Bueno! Y ya lo ves aura... Juntó platita pa casarse, se da corte hasta con Roca y es hombre que ha asegurao su pucherito y su catre!... Mirá!... P'hacer vivir a las gentes no van a'llar protector que lo iguale a San Martín... Esa muñeca, che!... Si aprend'és a manejar la vida e nuestros guerreros, reit'é todos los jueces con sus listas de remates y nombramientos de oficio... No hay caldo más substanciosos que el que toman los patriotas!

—Sí, che... pero hay que tener coraje... ¿sabés?... y cierto barniz de loco...

—Gran cosa el barniz!... Lo que hay que tener es ganas y sentir la necesidá...

—La perra con el Taquito que habí'entendido la biblia... Quién ib'a crer, viendoló en la facultá, que llegase a personaje y se codiara algún día con Carranza y con Mantilla, con Biedma y Leguizamón?...

—Esos son los pichoncitos!... Pensá en los otros más grandes!... Mirá. Cuando hizo el descubrimiento de aquella hija natural del trompa de San Martín, recién estaba estudiando, y, sin embargo, se hizo de relación con López y don Bartolo, terciando en una polémica entre Groussac y Zeballos... Ya lo vés!... Qué no podrías hacer vos, que al fin sos tod'un dotor, si te metieras en una?...

—Yo, hermano, no tengo cuero para semejantes correas...

—Porque sos sonso y te da por lo romántico, cosa que Taquito no tenía... Fijate!... Una mañana me lo hallo en plena calle Florida y lo convido a'lmorzar... Estaba contentísimo. Hasta llegó a interesarse por mis trabajos d'estancia... Nos sentamos, y, como era natural, vo'y le paso el menú... Pucha qué cambio, che!... No bien l'ech'una mirada, se paró temblando e rabia y me gritó como loco... A ver, che, vámonos d'este fondín!... Esto es un crimen!... Es un delito!... Al gringo qu'es dueño de este tugurio, deberían secarlo en la cárcel por bandido y facineroso! Claro!... A los gritos, corrió el dueño de la casa y todos los concurrentes, y él, saltando sobre una mesa, pidió a los argentinos que s'encontrasen presentes que abandonasen la sala... No se puede comer, decía, en la casa de un canalla, que ha tenido el atrevimiento de poner entre los platos del día nada menos que bacalao a la española, siendo el aniversario del sorteo de Matucana, en que los más preclaros patriotas, pagaron con su vida su amor a la libertá! ¡Qué cosa bárbara, che!... Claro... Fuimos a la comisaría... Per'hubieses visto los diarios a la mañana siguiente!... Taquito fué casi un héroe y el gobierno le tuvo que dar un puesto pa medio desagraviarlo y apaciguar la opinión...

—¡Bueno! ¡Perfectamente!... Yo lo comprendo todo... pero cuand'uno no puede, hermano... no puede y no hay que hacerle!

—¡Hay que poder no más!... Taquito es consecuente con sus locuras y es lógico en su conducta... ¡por eso ha subido!... ¡Hacé vos lo mismo y subirás también! Un día lo hallo parao en la calle, grave y serio como debe ser todo hombre que sabe qu'es importante, y lo convidé a seguir... "No puedo, hermano... Estoy esperand'un tranway... el único d'esta línea en qu'es mayoral un criollo!... No hay nada que me reviente como pagarle a un gallego para poder circular en las calles de mi patria... d'esta patria, agregó con voz de trueno, qu'es cuna de tanto prócer!" ¡Ya ves!... Cualquiera creería que Taquito ib'a dar al manicomio y ha ido a dar al congreso y es caudillo y hombre de porvenir... Será ministro en el extranjero, senador y si me apurás mucho hasta president'e la república... Con la historia y el patriotismo, che, se lleg'a todo en esta tierra...

—Si yo soy un convencido, hermano... ¡pero le temo al ridículo!... ¿Soy sonso, me dirás?... ¡Y bueno!... Yo lo sé, pero con eso no me voy a remediar, y es por lo que t'he pedido que me recomendés a tu primo... Los jueces pueden hacer mucho por los sonsos, cuando quieren...

—Pucha que sos pavo... ¡En fin!... No hay pior sordo qu'el que no quier'escuchar...

—Decime... ¿Y vos sabés por qué se mudó Taquito de la casa e la suegra, produciend'un bochinche de familia?... Fué porque la señora permitió que visitas'en la casa un catamarqueñito que se llamaba Goyeneche!... No podía oir el nombre, según decía, sin recordar Vilcapujio y los versos del himno nacional: "Y cual lloran bañados en sangre, Potosí, Cochabamba y La Paz!..."

—¡Qué loco lindo! ¿no?... Yo, a la verdad, me alegro de que le vaya bien y lo sigo con placer, aunque se'a la distancia... Vez pasada la fuí a ver a la hermana, con quien tengo relación, y atend'este dialoguito que lo pinta de mano máistra:

—¿Y Taquito?... ¿Dónde vive?... Hace mucho que no lo veo.

—Vive aquí... Ocupa la planta baja...

—Mirá... ¡qué suerte para usted!...

—¡Cómo no!... Sin embargo, ahor'andamos medio mal, por causa e mi chiquilina qu'est'aprendiendo el piano...

—¡Ah!... ¿Lo molesta en sus estudios?...

—¡No! Es que la otra mañana vino el máistro y l'empezó a enseñar la introducción del himno nacional, qu'es tan bonita... En eso estábamos, cuando de repente l'oigo que gritaba de abajo: —"¡Che!... ¿Vos no sabés que yo n'oigo nunca el himno aplastao en una silla? ¡Desde hace dos horas me tiene de pie!"

—Si no es nada, che, le contesté; es la niña qu'está con el máistro! Más bien no me hubiera oído!... Vino a casa y lo puso al pobre don Domingo pior que si fuese un trapo e cocina, diciendo qu'era una indignidad andar manoseando la música de la patria y enseñando al pueblo a no tenerle respeto y que lo debían quemar por hereje y mal entretenido!

—Bueno, che... ¡todo eso te prueba qu'es un desequilibrao!

—¿Y qué ganás vos ni yo con el equilibrio que tenemos?... ¿Vamos a ver?... ¿De qué nos sirve?... El, con sus locuras, vive y engorda, y nosotros, con nuestro juicio, nos morimos de hambre... ¡Mirá, hermano... convencete! La gent'e juicio va siendo la cola'el mundo y hay que castigar pa ponerse a la cabeza, si es que se quiere andar limpio!...

Fray Mocho.

Movimiento e Informes Seccionales

PERGAMINO C. A.

Reorganización de la sección

Esta importante sección, que desde hace un tiempo atravesaba por un estado de inactividad y desorganización, vuelve a desplegar actividad.

Los ferroviarios de ésta, dándose cuenta de que esa situación resultaba cada día más perjudicial, han vuelto a dedicar sus mejores energías a la organización.

A pedido de los mismos, el Consejo Federal envió en delegación a los camaradas Tramonti y Benvenuto, quienes asistieron a la asamblea numerosa y entusiasta, que tuvo lugar el 27 de octubre. En ella quedaron allanadas las últimas dificultades, por lo que estamos plenamente convencidos, que, en virtud de la labor de los camaradas, esta sección volverá pronto a colocarse en la altura de sus mejores tiempos.

Los camaradas de "La Fraternidad", por su parte, han ofrecido prestar su cooperación, lo que no dejará de contribuir a la rápida consolidación de la sección.

CAÑADA DE GOMEZ

Los eternos serviles

El día 28 de septiembre ppdo. venía corriendo el tren 504 de Villa María con los guardas de esta sección, Antonio Morán y José Guaragna; los que al llegar a la estación Tortugas tomaron descanso por haber cumplido las horas reglamentarias de servicio.

Como este es un tren que conduce el tráfico de competencia entre Córdoba y Retiro, es muy natural que la empresa echase mano de todos los medios a su alcance para que el tren llegase hasta Cañada de Gómez; y como en estos casos nunca faltan individuos serviles de la empresa, aparecieron tres de ellos que, ilusionados con cinco pesos (papel) que el señor jefe de Tortugas les ofreció, se prestaron a hacer el ridículo y correr el tren hasta Cañada de Gómez.

El primero que va a la vanguardia y se hace cargo del tren es el señalero Domínguez, de la estación Tortugas, quien, según se desprende de su modo de proceder, debe haber construído su vivienda en el arroyo entre el cieno de las ranas! ¡Pobre ranún! El segundo, que lo siguió como palanquero, es el limpiador de la máquina pilota, que se encuentra en la estación Tortugas para auxiliar trenes; pero, por lo visto, el incauto limpiador ha creído, sin duda, que él no está allí nada más que para sacar la mugre a la máquina, sino que debe auxiliar a la empresa siempre que ésta pida socorro, y, basado en esta absurda teoría no ha tenido inconveniente en abandonar la estopa y el aceite, y subir al furgón del tren 504, con ayuda del señor jefe y varios otros empleados, que también le ayudaron a fin de evitar una desgracia personal, pues de haber sucedido ésta la víctima no habría podido tener opción a gozar del dividendo que le correspondía de los "cinco pesos" (papel) que el señor jefe debía de repartir.

Ahora bien, como el jefe se queda sin empleado en la estación, aparece un tercer servil, el que se propone subsanar la falta.

Este empleado, que se llama Velázquez, estaba descansando lo más tranquilo, gozando del descanso semanal que a fuerza de sacrificios enormes se ha conseguido, y, seguramente, ante la oferta de tal o cual recompensa que el jefe le prometió, abandona su descanso y va a ocupar la vacante que por unas horas había dejado el empleado Domínguez. De más está hacer comentarios sobre estos individuos que ante el egoísmo de ganarse un peso (o las simpatías de los superiores), no vacilan en pisotear los reglamentos del Superior Gobierno de la Nación. ¿No necesitarán estos empleados que su trabajo sea reglamentado? En ese caso renuncien todos sus derechos en favor de la empresa, y ésta se los agradecerá eternamente; pero los ferroviarios del país los criticarán enérgicamente y les dirán que no son dignos de pertenecer al gremio.

Alfonso XII.

SANTA FE

Inteligente resolución

Para conocimiento de todos los ferroviarios, trascribimos la resolución tomada por esta sección, en asamblea realizada el 17 de octubre.

"Vista la frecuencia con que esta sección de la Federación Ferroviaria, es solicitada por entidades obreras y no obreras para que coadyuve a la realización de actos públicos más o menos de acuerdo a nuestros estatutos y,

Considerando:

Que esta sección de la Federación Ferroviaria, por su índole netamente gremial, está alejada de toda lucha política e idealista;

Que por otra parte nuestra sección forma parte integrante de la Federación Ferroviaria, y que ésta gran entidad está adherida a la Federación Obrera Regional Argentina, y teniendo en cuenta que los gremios obreros, si quieren realizar obra eficaz, deben de agruparse dentro de dicha entidad, por ser la organización general de los trabajadores del país, toda vez que cualquier labor divisionista es contraria a nuestros ideales de unión y concordia de todos los obreros y favorece de una manera artera los intereses capitalistas, la sección Santa Fe, Ferrocarril Central Argentino, de la Federación Ferroviaria,

Resuelve:

1º No concurrir ni coadyuvar a ningún acto público que no sea organizado y constituído por sociedades o entidades genuinamente obreras, y con motivo de asuntos gremiales.

2º Cuando el acto que se auspicia, sea organizado por sociedades obreras, la sección Santa Fe, Ferrocarril Central Argentino, no tomará parte en él, si los gremios que a él concurren no forman parte de la Federación Obrera Regional Argentina, en su mayoría.

3º Comuníquese al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, al Consejo Deliberativo de la Regional Argentina, a los gremios adheridos de la localidad, y publíquese en los diarios locales para conocimiento de los demás gremios y entidades."

CAMPANA

Fobia impotente

La reconstitución de una sección de nuestra Federación, que viene a poner término al vergonzoso negocio que a costa de los ferroviarios, venían realizando cuatro charlatanes, ha tenido la virtud de poner a la luz del sol las purulentas llagas de estos mercenarios.

Y los directores no ferroviarios del ex sindicato—porque ya no existe—a semejanza de esas rameras callejeras, corroídas por la sífiles y de repulsivo aspecto que, no pudiendo atraer clientes, vuelcan sobre los hombres toda la inmundicia que tienen reconcentrada en su interior, han iniciado una campaña de insultos contra los ferroviarios que—no queriendo soportar sus torpes manejos—han constituído una verdadera organización, exenta de caudillos y de charlatanes.

A pesar de las calumnias y de los insultos, la sección de la Federación se consolida y afirma. Y, dentro de poco, del sindicato quintista, ni el recuerdo quedará en Campana.—**Corresponsal.**

BARADERO

Boycott a Forestano.—Libertad del compañero Pesce

En el número 69 de **El Obrero Ferroviario**, dábamos cuenta de la detención arbitraria del camarada Pesce, secretario general de esta sección, acusado por el "burguesucho" Forestano, propietario del restaurant boycoteado por la sección.

Decíamos entonces, que nuestro compañero había de recuperar muy pronto su libertad, y hoy podemos anunciar que Pesce—a pesar de las intrigas puestas en juego—está en libertad desde el 16 de octubre.

Si bien es cierto que Forestano consiguió hacer detener algunos días al camarada Pesce, no lo es menos que esa bestialidad ha tenido la virtud de dar mayor trascendencia al boycott, que, desde ahora será aplicado con más tenacidad, si es posible, por todos los trabajadores conscientes de Baradero y por todos los que por su trabajo tengan que pernoctar en esa localidad.

¡Camaradas: boycott al restaurant de Forestano! ¡Hay que hacerlo desaparecer!

TUCUMAN C. C.

Práctica de la unidad.—Asamblea mixta extraordianaria

Los componentes de la Federación y de "La Fraternidad", sección Tucumán Central Córdoba, han sabido interpretar fielmente el anhelo que anima a la familia ferroviaria.

Es así que estos camaradas han empezado a practicar la unidad de acción, tratando en asambleas mixtas todos los asuntos de interés general para la sección.

Fraternales y federados, todos posesionados del mayor entusiasmo, realizaron el 30 de septiembre pasado, una numerosísima asamblea, en la que se dieron lectura de las circulares 121 y 131, del Consejo Federal y Comisión Directiva, respectivamente, dando cuenta de la iniciación de los trabajos en favor de la unión del gremio, las que fueron recibidas con vehementes aplausos.

Varios camaradas hicieron uso de la palabra recomendando a todos los presentes la mayor armonía para, de este modo, contrarrestar la obra nefasta de la empresa y de los amarillos.

Después de tratar diversos asuntos seccionales, y de haber nombrado una comisión mixta, se levantó la sesión, dando vivas a la fusión ferroviaria.

Los compañeros de Tucumán, Central Córdoba, han empezado ya a practicar la unidad, la que ha dejado de ser un problema, para convertirse en un hecho, que permite suponer tendrá hermosas consecuencias.

Es de esperar que las demás secciones, sabrán imitar tan bello ejemplo.

LA MADRID

Necrología

El 16 de octubre dejó de existir, víctima de un ataque repentino, nuestro compañero Eleuterio Gómez, que desempeñaba el puesto de levanta ceniza en el departamento de tracción.

Los camaradas, dando un alto ejemplo de camardería, han sabido colocarse a la altura de las circunstancias, costeando los gastos más indispensables para la exhumación.

El extinto era militante de la Federación Ferroviaria, donde deja un claro lamentable y que sentimos muy de veras. Buen compañero, leal y firme luchador por la causa proletaria, supo granjearse el aprecio de todos los que le conocieron.

En el acto del sepelio de sus restos, y en nombre de la Federación, usó de la palabra el camarada E. Nelson, para dar el postrer adiós al trabajador, al compañero y al amigo.

Eleuterio Gómez, paz en tu tumba y resignación en tu hogar.

ALIANZA

Asamblea general

El 25 de octubre se realizó asamblea general.

Después de aprobarse el acta anterior, previas algunas observaciones, se pasó a tratar los balances correspondientes a mayo, junio y julio, los que fueron aprobados sin observación.

El secretario dió lectura de la correspondencia, detallando ampliamente los trabajos que conjuntamente con las secciones de la Capital y circunvecinas viene desarrollando la sección Alianza. La asamblea aprobó el informe suministrado.

Al tratarse el punto relacionado con la elección de la comisión de biblioteca, se acordó, previa aceptación de la iniciativa, postergar el asunto hasta otra asamblea.

Después de tratar varios asuntos internos se resolvió autorizar a la comisión administrativa para que designe delegados cobradores entre Retiro y Caseros y otro de Alianza a Pilar.

Por último, se decidió apoyar la obra unionista iniciada por los cuerpos directivos de la Federación y "La Fraternidad".

—La comisión administrativa de la sección advierte a los interesados que el balance y demás libros de tesorería están a su disposición en el local de la secretaría, calle Buenos Aires 1633.

SAN JUAN F. C. P.

Una cesantía arbitraria

Con fecha 23 de junio y por orden del inspector señor Escudero, fué declarado cesante el empleado de la oficina de equipajes, compañero José Pedro Beguary.

La causa de su cesantía es la siguiente: El 3 de junio presentóse a la citada oficina el señor José Estornell, dueño del teatro del mismo nombre, a despachar equipajes de la compañía Negri-Appiani que regresaba a la Capital Federal. El empleado Narváez entregó al señor Estornell, en presencia del compañero Beguary, seis boletos para que hiciera confeccionar la guía.

Al día siguiente se recibió de Buenos Aires un telegrama haciendo notar que la guía estaba mal confeccionada y alterada la numeración de los boletos. El jefe interrogó al auxiliar Narváez, el que también informó al inspector Escudero, ignorándose cual fué su informe. A Beguary no se le tomó declaración ni aún se le pidió informe alguno.

El día 5 se presentó a la oficina de equipajes el señor Estornell, el cual entregó, en presencia de Beguary, al inspector Escudero un cheque en pago de la diferencia reclamada.

Ahora bien, el 23 del mismo mes, el señor inspector Escudero comunicó a Beguary que quedaba cesante por haber confeccionado mal la guía de los equipajes citados, agregando que debía abonar a la empresa la suma de $ 81.40 moneda nacional, importe de la diferencia cobrada de menos...

Con la consiguiente extrañeza, el compañero Beguary manifestó que no pagaría ese dinero por estar convencido de que así debía de proceder.

El día 28 nuestro camarada se apersonó al señor José Estornell, a quien le refirió lo ocurrido con su asunto, el cual—en obsequio a la dignidad de Beguary—lo autorizó a que haga constar ante quien corresponda que él—Estornell—ha pagado al inspector Escudero la suma de pesos 81.40 moneda nacional con el cheque número 262.591 contra el Banco de la Nación Argentina en San Juan.

Con este importante antecedente, el camarada Beguary se ha dirigido al administrador del ferrocarril, sin haber obtenido hasta este momento ninguna contestación...

Estos son los procedimientos de los dirigentes del Pacífico.

La Dirección General de Ferrocarriles, que intervino por intermedio de los señores Barberán y Bequí, que reconocieron la inculpabilidad de Beguary, tampoco ha hecho nada en su favor.

¿Espera, acaso, que se constituya un "tribunal arbitral"?

BUENOS AIRES SUD

Conferencia

Se invita a los ferroviarios y a los trabajadores en general a la conferencia que se realizará el domingo 9 del corriente, a las 3 p. m., en la "Mosca".

Hablará el camarada J. Della Latta y otros sobre el tema: "Unidad Ferroviaria" y "Gremialismo."

A beneficio de la viuda del compañero Antonio Blanco

Le fué entregada hace pocos días a la viuda de este malogrado camarada, por intermedio del compañero M. Dotiroli, el importe de $ 82.75, recolectado en una lista de suscripción entre 112 camaradas de Casa Amarilla y Barracas Peña y otras localidades, a fin de aliviar la situación en que aquélla se encuentra.

Por falta de espacio no publicamos los nombres de los que contribuyeron a esta subscripción, como es el deseo de muchos de ellos.

A beneficio del compañero Arcay

Fué entregada en esta sección, por el camarada Juan Dotiroli, la suma de $ 41.50 (cuarenta y un peso con cincuenta centavos), para entregar por intermedio del Consejo Federal al compañero Manuel Arcay, de la sección Temperley, hoy preso en La Plata. Esta suma fué recolectada entre 61 camaradas de varias secciones, que han querido prestar así ayuda a este compañero.

El dinero antedicho fué entregado ya al Consejo Federal para que lo envíe a su destino.

BALANCE DE SEPTIEMBRE DE 1919

Entradas

Cobrado por 612 estampillas de $ 1, 612; ídem por 444 estampillas de 0.50, 222; 200 bonos pro presos, 20; 25 carnets, 5; 1 medalla, 0.50; por interés del Banco Provincia de Buenos Aires, tercer trimestre 1919, 5.24; por venta de papel de diarios, 1.20; cobrado para víctimas de enero, 13.10; devolución préstamo a la biblioteca, de junio 1919 (primeros gastos fiesta), 65; recolectado para obreros Gath y Chaves, 6.60.

Total, $ 950.64. Saldo de agosto, pesos 316.51 .Total general, $ 1.167.15.

Salidas

Alquiler de septiembre, $ 62; donado a los obreros del "43", por compra de 50 revistas, 10; gastos en fajas y estampillas para el periódico 66, 67 y 68, y notas a delegados seccionales y sección, 18.60; suscripción a "La organización obrera", 5; pagado por arreglo biblioteca, 6; pagado al Consejo Federal, 1000 estampillas de 1, 200; ídem 1075 cuota pro presos 107.50; íd. una medalla, 0.50; íd. 100 folletos Jubilación, 8; a Martínez y Paredes, por impresión de manifiestos de asambleas, libro copiador, sobres y tinta, 27.90; alquiler "La Perla" asamblea del 21, 10; gastos de tranvía en delegaciones, 5.50; donado al socio Gentile, enfermo, 25; interés en el Banco Provincial Buenos Aires, 5 24; pagado al cobrador por comisión de la cobranza del mes, 100.60; donado a los obreros Gaht y Chaves, 20; recolectado por listas, 6.60.

Salidas total $ 618,44.
Saldo en caja a octubre, $ 548.71.
Suma igual, $ 1.167.15.

TOLOSA

Necrológica

Víctima de una larga y penosa enfermedad, ha dejado de existir, el 24 de octubre, el compañero Andrés Sotani, viejo ferroviario que supo captarse las simpatías y el aprecio de sus camaradas, a quienes acompañó en sus luchas por el mejoramiento moral y material.

Los amigos y compañeros de Tolosa acompañaron sus restos a la última morada.

El camarada Tassari, en representación de la organización, interpretando el sentir de todos, pronunció emocionantes palabras en el acto del sepelio.